

车企热衷减配车身电子稳定系统
丰田凯美瑞部分在华车型也不例外

你是获利了 但车主的安全呢?

据公安部交通管理局统计,近年来我国每年约有6万人死于交通事故,20多万人在事故中受伤。车祸猛于虎,而车祸背后的一些人为因素更值得警惕。

记者近期在湖北等地调查发现,被视为有效降低事故发生率、在欧美国家强制要求安装的汽车车身电子稳定系统,在我国却被诸多厂商置于减配名单中,马路上奔跑着的此类“减配车”,潜藏了不小的交通事故隐患。



漫画:“潜规则” 新华社发 徐骏 作

现象

“汽车车身电子稳定系统,是提升汽车行驶安全性的重要系统之一。”资深汽车分析师钟师介绍,在保障汽车安全行驶方面,制动防抱死系统主要解决了车辆直线行驶时的制动安全问题。“而汽车车身电子稳定系统的重要性,体现在弯道行驶时以及紧急避让前方突然出现的障碍物等状况;借助这一系统,可以有效减少车辆大幅度转向时,出现侧滑、失控等情况。”

车身电子稳定系统主要由转向传感器、车轮传感器、横向加速度传感器等部件组成。通过动态分析各

减配车身电子稳定系统,暗藏交通风险

传感器记录的行驶状态信息,系统会及时做出调整,以确保车辆保持最佳稳定性,进而降低事故。

“也就是多了一个能够自动运行、调节驾驶操作的装置,这无疑能极大提高驾驶安全系数。”钟师说。

然而,记者走访发现,在武汉市雄楚大道、团结大道附近的多个4S店,以及湖北、山东、河南等地,大量中低档汽车的车身电子稳定系统被减配;甚至部分品牌售价已达20余万元的轿车也减配了这一系统。

一位李姓客户经理称,“减配是行业‘潜规则’,反正也没有规定说

不能减”。

记者从鄂西多个地市的交通、公安消防部门获悉,在山区以及高速公路行车中,不少出现事故的车辆,都未安装车身电子稳定系统,有不少车辆在高速行驶中遇到急转弯以及避让障碍物时,发生侧滑、失控引发交通事故。

公开信息显示,美国某公路安全协会曾对全美数十万起车辆理赔事故进行分析后指出,电子稳定系统可以避免43%的致命碰撞事故,56%的致命单车失控事故以及高达77%—80%的致命翻车事故。

调查

记者了解到,减配的背后,既有法规漏洞,也有商家的利益考量等。

——法规漏洞:缺乏强制规定。中国法学会法律信息部助理研究员刘金瑞博士说,目前,我国对于汽车车身电子稳定系统的安装,并没有明确的强制性法律规定。

——利益考量:削减成本打“价格战”。钟师介绍,汽车车身电子

法律无强制规定,厂家热衷减配图利

定系统的售价一般为数千元。对于部分热衷于“价格战”的汽车厂商而言,减配这一系统能够降低成本,进而下调价格,以便在售价上更具竞争优势,在“价格战”中赢得先机、增加销量。

——销售伎俩:关键问题“语焉不详”。多名受访车主表示,在购买汽车时,对汽车车身电子稳定系统

的认识并不清楚,销售商对这一系统的介绍比较模糊、语焉不详,因而,选购时对是否加装该系统的重视不够。“我买的车就没有装,感觉是被蒙在鼓里了。”今年三月才选购了一辆汽车的河南信阳车主黄显超说,“如果早些知道车身电子稳定系统的作用,我宁愿加些钱买另一个品牌的车”。

怪事

事实上,不少汽车厂商选择在海外市场标配车身电子稳定系统,在中国内地市场却减配了这一系统,由此产生了同一车型国内外“双重标准”的现象。

通过查询多家车企官网的相关配置介绍也可以发现,丰田凯美瑞部分车型在中国市场减配了车身电子稳定系统;日产阳光美版车型标

同一车型国内外“双重标准”

配车身电子稳定系统,而在国内地市场销售的车型基本未配。

刘金瑞说,出现此种差异的原因之一,在于国内外法规要求不同。公开资料显示,美国从2012年起,就已要求所有总重量在4.5吨以下的车辆必须装配车身电子稳定系统;欧盟也明确了所有新注册的轻型商用车、乘用车都必须配备车

身电子稳定系统的要求;澳大利亚、加拿大等地,对于车身电子稳定系统的配置也作出了明确规定。

不过,在我国,对此暂无明确要求。2012年修改后实施的《机动车运行安全技术条件》里,也并未涉及车身电子稳定系统。“不能再对这一问题视而不见了。”钟师说。

据新华社

南京交通科技学校 走在职业教育模式的突破与创新道路上

翻开南京交通科技学校发展史,一股自强不息的奋斗气息扑面而来。南京交通科技学校历经建校之初的艰苦创业、励精图治的发展壮大,完成了学校发展史上一次次华丽转身。现在的南京交通科技学校已经发展为江苏省省级重点职业学校、正向国家级重点迈进;历史的厚重和现实的成就,无不彰显其独具魅力而成为典范。

现代快报也在近期7月21日和2、7月30日封19等几个版面,连续几次刊登了南京交通科技学校专题,旨在弘扬优秀学校,以点带面,为职业教育的发展略尽绵薄之力,暑期特刊——《大国工匠》记者走访了南京几十所职业学校,通过与校长、老师们的对话,感受到了职业教育者肩上的责任,也感受到了他们的担当。专业创新、产教融合、国际化办学……在弘扬劳动光荣、技能宝贵、创造伟大的时代风尚中,职业教育正培养着越来越多的大国工匠。

我国目前在大力发展职业教育,引进了较多的国外先进的教育理念和教学模式,其中就包括德国的二元制模式和美国的社区学院制度,德国在二战后经济迅速腾飞,他们的一个重要武器就是“二元制”教育,然而与其称之为二元制教育制度,不如称他作为一种注重实践、技能,为未来工作而学习的思想。美国的“社区学院”是美国高等教育大众化下的产物,它以其灵活性和开放性,注重学生的实践训练,填补了美国高等教育重理论、轻技能的缺憾,成为了美国特色的职业教育。

笔者认为对于目前我国社会发展现状来说,生搬硬套德、美的教育理念是行不通的,首先体现在国民理念上,德国人和美国人把职业教育看成是一种终身教育,而我们更多地把职业教育定位成为只

有考不上高中、考不上大学的人接受技能培训的地方,而不是一个严肃的培养高技术人才的地方。有的学生进入大学,闲散了四年,啥本事没学会,全都想去坐办公室,想不到第一线工作。这个对职业教育影响很大。其次体现在教育理念上,最近英国BBC电视台推出了几期《中国式教育在英国》的记录片,引起社会很大反响,正如有关人士评论的一样:“中国式基础教育最大的特点就是大批量的知识灌输使学生基础知识扎实、牢固,缺点则是学生缺乏创造性和应变能力”。我国早就提出教育“双轨制”理念。职业教育是初中毕业后开始,高中和中专技校分开了,普通大专和高等职业学校分开了。但只是教学内容分开了,教育理念仍然没有得到彻底的转变,导致传统的职业教育培养出来的更多的是“流

水线”式的工人而不是“具有创造力”的员工。反过来也影响了他们在企业里面的薪酬待遇和个人发展,形成一种恶性循环。第三,用人单位的理念没有得到改变。国有企业、事业单位门槛高,过多的去追逐毕业生的“牌子”和“学历”,对于以经济利益为目标的民营企业来说,定向培养学生,需要付出额外的薪酬,增加企业的开支。

当然,改变这一现状是一个长期而又繁杂的系统工作,党和国家领导人已经高瞻远瞩地看到职业教育的重要性,前所未有的地密切关注职业教育的发展,国家领导人在全国职教工作会议上强调:“职业教育是国民教育体系和人力资源开发的重要组成部分,肩负着培养多样化人才,传承技术技能、促进就业创业的职责,必须高度重视、加快发展。”国家领导人在主持国

务院常务会议时也指出:“要打通从中职、大专、本科、研究生的学历通道”;人力资源部与社会保障部也在近期发表了《关于推进技工院校改革的若干意见》的96号文,从方式方法上把职业教育引向更加健康的发展道路上。

各类职业学校作为教育的前沿阵地,更要付出更多的智慧和努力,那么如何又好又快地发展职业教育呢?南京交通科技学校的努力值得我们参考,第一,紧贴经济发展,设置专业,为企业培养紧缺型人才,以人力资源优势吸引用人单位关注,例如为了适应中国高速铁路的发展需要,开设城市轨道交通专业,在今天的就业过程中,仅一家单位就陆续选走了400多名毕业生。第二,主动积极去寻求和劳动密集型企业合作,开展定向培训班,例如南京交通科技学校积极与无锡京北方公司合作开

设金融专业,学生毕业即就业,解决了学生后顾之忧,在学校教学过程中,针对公司的需求订单式培养该专业的每一名同学,公司也会积极参加到学校的技术创新等课题研究中来,实现校、企、学生三方共赢。第三,加强实践性教学,提高学生技术能力,授人以渔,例如南京交通科技学校所开设的航海、护理专业,不惜成本地投入资金,进行学生实训基地的建设,让实践化教学真正地走入课堂,学生在校期间,理论知识和技能鉴定并举,为学生就业打下坚实基础。第四,针对性地选择与高等院校合作,提升学生的学历文凭,例如学生可以在学校学习期间参加对口单招考试或成人高等教育考试,取得相关专业的大专、本科文凭,解决了职业学校的学生学历低而受歧视的社会现实。

张倩